УДК 338:64.033.2(045)
DOI: https://doi.org/10.32782/2415-3583/30.6

Смілянець В.В.
аспірант PhD
Національний авіаційний університет

РЕГУЛЯТОРИ СВІТОВОГО АВІАЦІЙНОГО РИНКУ ТА ЇХ РОЛЬ У РОЗВИТКУ ІННОВАЦІЙНОГО ПОТЕНЦІАЛУ АВІАПІДПРИЄМСТВ

Статтю присвячено обґрунтуванню напрямів регуляторного впливу міжнародних організацій на розвиток інноваційного потенціалу авіапідприємств. Отримала подальший розвиток систематизація напрямів регуляторного впливу міжнародних організацій на розвиток інноваційного потенціалу авіапідприємств, яка дозволила деталізувати їх у трьох основних аспектах: цифровізація авіаційної галузі (включає інновації в забезпеченні ємності та ефективності, кібербезпеки, фасилітації, економічному розвитку); екологічні ініціативи; безпекові ініціативи. Доведено ефекти регуляторного впливу міжнародних організацій на розвиток інноваційного потенціалу авіапідприємств: встановлення цифрових, екологічних стандартів та стандартів безпеки для авіакомпаній, консолідація регіональної/глобальної інформації, поточних та нових проблем, що формує предметне поле інноваційних досліджень та розробок; набуття авіаперевізниками інструментів, необхідних для створення та вдосконалення своїх операційних систем, включаючи управління даними; координацію та кооперацію учасників ринку авіаперевезень, розробників інновацій, промисловості та держав у реалізації інноваційного процесу та проектів технічної допомоги. Розвинуті положення уможливлюють фокусування на імплементованих драйверах розвитку інноваційного потенціалу авіапідприємств як з боку міжнародних організацій авіаційного сектора, так і підтримки урядів країн світу.

Ключові слова: *регулятор, ринок, авіаперевезення, інноваційний потенціал, маркетингове забезпечення, авіаційне підприємство.*

Постановка проблеми. Галузь авіаційних перевезень останніми десятиріччями активно залучена у розвиток інноваційного потенціалу за різними напрямами – від інновацій у послугах, ціноутворенні до інновацій, що відповідають парадигмі сталого розвитку – екологічних та безпекових технологій. Провідними інституційними регуляторами сприяння інноваціям авіаційного сектора стали міжнародні організації – Міжнародна організація цивільної авіації (ICAO) та Міжнародна асоціація повітряного транспорту (IATA), діяльність яких в означеній сфері спрямована на прийняття регуляторної політики, яка уможливлює активну співпрацю з новаторами та заохочування інноваційності.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. У 2014 р. ICAO започаткувала Ініціативу «Жодна країна не залишиться позаду» (NCLB) для посилення зусиль на підтримку стратегічних цілей ICAO та цілей сталого розвитку (ЦСР) на державному рівні. Згодом 39-та сесія Асамблеї ICAO прийняла відповідну резолюцію A39-23 [1]. Головним акцентом даної ініціативи NCLB є спрямованість на ефективне впровадження стандартів і рекомендованої практики ICAO (SARPS), політики, планів і програм вирішення проблем екологічності та безпеки польотів. У 2019 р. ICAO прийняла резолюцію 40-27 «Інновації в авіації» [2], яка заохочує до діалогу на стратегічному рівні, подальшої співпраці та обміну досвідом щодо інновацій. Окрім того, у вересні 2019 р. 40-та Асамблея прийняла оновлену резолюцію щодо мобілізації ресурсів, закликаючи держави співпрацювати з фінансовими установами та наданні пріоритету авіаційному сектору, оскільки він підтримує досягнення Цілей сталого розвитку, а також Ініціативу ICAO NCLB [3]. Це дозволяє ICAO брати участь у активній мобілізації добровільних ресурсів, налагоджувати внутрішню координацію та гарантувати, що зусилля з мобілізації ресурсів є цілеспрямованими, стратегічними та відповідають правилам, положенням, політикам і процедурам ICAO. Щоб сприяти зусиллям із мобілізації ресурсів, ICAO розробила інструменти, платформу мобілізації ресурсів і мережу координаторів мобілізації ресурсів, поєднання яких підвищує прозорість, ефективність та координацію зусиль.

З метою активного розвитку та впровадження цифровізації, сприяння культурі цифрових інновацій в авіації IATA реалізує стратегічне партнерство з цифрових інновацій (Strategic Partnerships Digital Innovation), яке надає доступ до різноманітних вебінарів, круглих столів, а також можливість представити ідеї щодо нових продуктів команді з цифрової трансформації та інновацій експертам IATA та авіакомпаніям.

Враховуючи активну регуляторну участь ICAO та IATA у розвитку інновацій авіакомпаній, актуалізується необхідність фокусування на імплементованих драйверах розвитку як з боку міжнародних організацій авіаційного сектора, так і підтримки урядів країн світу.

Метою статті є систематизація напрямів регуляторного впливу міжнародних організацій на розвиток інноваційного потенціалу авіапідприємств.

Виклад основного матеріалу дослідження. Об'єктами інноваційного розвитку ICAO визначає: безпеку (відповідність інновацій проблемам забезпечення безпечного авіаційного транспорту); ємність та ефективність (операційні вдосконалення, які максимізують безпеку, місткість і загальну ефективність системи з урахуванням конкретних потреб); кібербезпеку (цілісне вирішення проблем кіберзагроз і ризиків для цивільної авіації); фасилітацію (програми та протоколи своєчасної, безпечної та надійної перевірки та контролю документів, MRTD – розробка та виготовлення стандартизованих MRTD, включаючи електронні паспорти, які відповідають специфікаціям ICAO);

економічний розвиток (інструменти прогнозування, контролю витрат і ризиків, оцінки бізнесу і продуктивності); екологічність (інноваційні екологічні технології, експлуатації авіатранспорту, стійке авіаційне паливо та ініціативи з нульовим викидом CO2).

Систематизовані напрями регуляторного впливу міжнародних організацій на розвиток інноваційного потенціалу авіапідприємств наведено на рис. 1.

Для деталізації імплементованих регуляторних заходів бачиться доцільним розглянути їх у трьох основних аспектах:

– цифровізація авіаційної галузі (включає інновації в забезпеченні ємності та ефективності, кібербезпеці, фасилітації, економічному розвитку);

– екологічні ініціативи;

– безпекові ініціативи.

IATA відіграє ключову роль у підтримці цифрової трансформації авіаційної промисловості, надаючи стандарти кодів та ідентифікатори, загальновизнані в ланцюжку створення вартості. Впровадження стандартів Distribution with Offers & Orders (NDC) підтримують можливості, які сприяють переходу галузі до цифрової торгівлі авіакомпаніями.

NDC (New Distribution Capability) [4] розширює можливості зв'язку між авіакомпаніями та турагентами, відкритий для впровадження та використання будь-якою третьою стороною, посередником, IT-провайдером або не членом IATA. NDC дозволяє вирішувати обмеження дистрибуції авіаційної галузі: диференціацію продуктів і час виходу на ринок, доступ до повного авіаконтенту та прозорі покупки.

Динамічне та безперервне ціноутворення дозволяє авіакомпаніям відходити від статичних тарифів і класів бронювання до пропозицій і замовлень, характерних для сучасної роздрібної Інтернет-торгівлі, та переходити до клієнтоорієнтованого підходу, втілюючи цифрові інновації ціноутворення та диференціації послуг. Так, програма IATA Dynamic Offers [5] спрямована на підтримку переходу до динамічно створюваних пропозицій послуг на основі вимог споживачів, тобто відповідно до ринкових умов і моделей. Поєднуючи можливості безперервного ціноутворення з динамічними пропозиціями, авіакомпанія має можливість адаптувати свої послуги до запитів клієнтів за відповідними атрибутами послуг і цінами, підвищуючи задоволеність, лояльність клієнтів і коефіцієнти конверсії для авіакомпаній. Тим самим забезпечується реалізація стратегічної мети підвищення ємності ринку авіаперевезень, ефективності та економічного розвитку авіапідприємств.

Стандарт ONE Order спрямований на досягнення стратегічної цілі фасилітації через спрощення екосистеми авіакомпаній, полегшуючи надання послуг і взаєморозрахунки між авіакомпаніями та їхніми партнерами за допомогою спрощених і стандартизованих

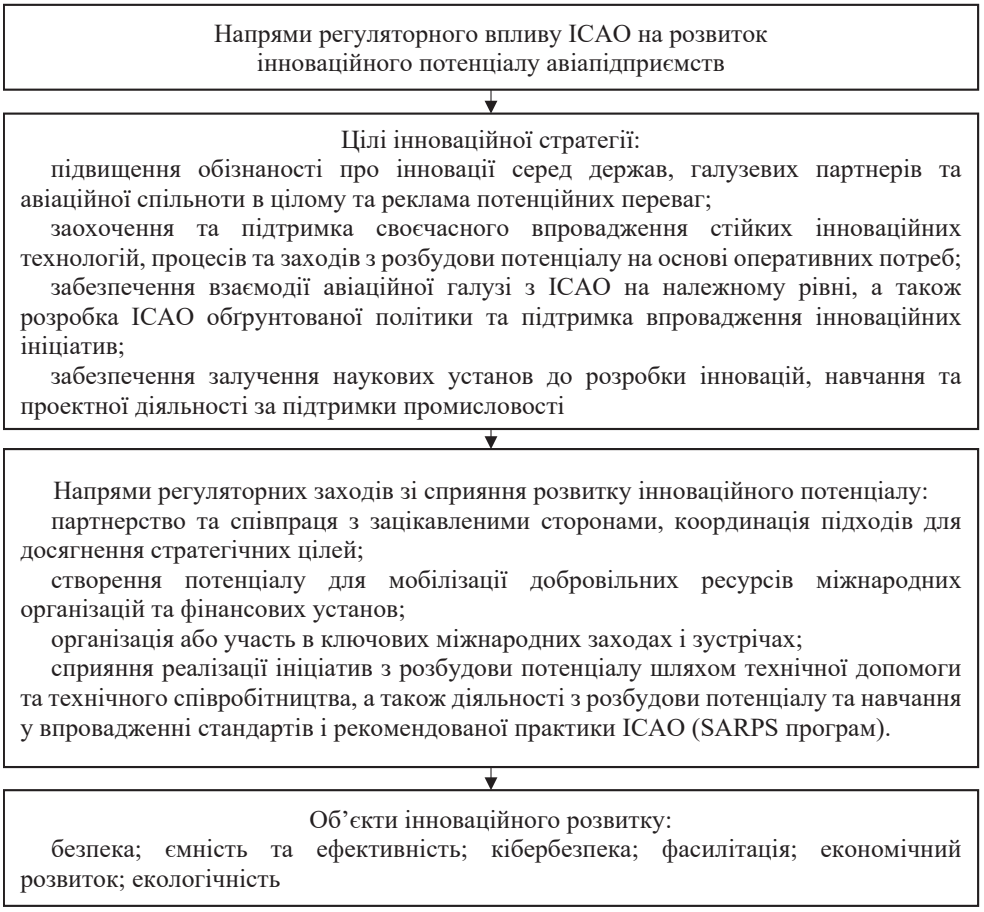

Рисунок 1 – Напрями регуляторного впливу ICAO на розвиток інноваційного потенціалу авіапідприємств

Джерело: формалізовано автором на основі [1–3]

процесів управління замовленнями. Крім того, ONE Order дає змогу мережевим перевізникам взаємодіяти та надавати клієнтам комбіновані послуги за допомогою гнучкого створення та реалізації продуктів та послуг, отже можливо зауважити і відповідність програми цілям економічного розвитку та підвищення ефективності авіапідприємств через зниження витрат та розширення клієнтської бази та послуг [6].

Ініціатива інтерлайнінгу та обмін даними в реальному часі [7] забезпечує безперебійне обслуговування клієнтів, робить його більш гнучкими, підтримуючи поєднання регулярних рейсів із послугами, доступними для інтерлайн-партнерів.

Цілі кібербезпеки та фасилітації реалізуються також за допомогою інноваційних цифрових інструментів управління ідентифікацією в авіаційній галузі, які побудовано на відкритих стандартах, таких як ідентифікатори W3C і стандарти Verifiable Credentials.

Консультативна рада з цифрової трансформації (DTAC), до складу якої входять старші експерти авіакомпаній з цифрової трансформації, у 2021 р. схвалила стратегію створення екосистеми відкритих даних шляхом впровадження відкритих API, відкритих стандартів і відкритої архітектури.

Цілі кібербезпеки та фасилітації реалізуються також і у програмах ICAO, які надають державам-членам засоби, необхідні для максимального досягнення та підтримки безпеки та ефективної правоохоронної діяльності. До таких імплементованих ініціатив належать Програми ідентифікації мандрівників ICAO (TRIP) і Каталог відкритих ключів ICAO (PKD).

Особливої уваги заслуговують бази даних авіаційних підприємств ІКАО та IATA, які спрямовані на надання державам, міжнародним організаціям, авіаційним компаніям, індустрії туризму та іншим зацікавленим сторонам інформаційної основи для формування прогнозів, контролю витрат та ризиків, оцінки бізнесу та його порівняльної результативності. Так, у 2018 р. ICAO завершила процес реорганізації статистичної бази, використовуючи нові технології та архітектуру корпоративного управління даними (EDM) для інтегрованої статистичної бази даних (ISDB). З метою адаптації своєї стратегії до тенденцій, що виникають в галузі авіаперевезень, ICAO поступово розширює діяльність, пов'язану з великими даними.

IATA також формує акселератор Accelerate@IATA, де авіакомпанії та стартапи об'єднуються для створення інновацій. Даний ресурс використовується для аналізу тенденцій, визначення покращень і прийняття обґрунтованих рішень за наступними напрямами інновацій: управління цифровою ідентичністю (цифрові облікові дані, управління даними); партнерства; поліпшення обслуговування клієнтів, мобільність як послуга, безконтактні операції; безпека даних і конфіденційність; екологічні ініціативи, зменшення кількості одноразового пластику, управління та запобігання утворенню відходів; використання штучного інтелекту і даних для зменшення впливу на навколишнє середовище; аналіз тенденцій попиту та пропозиції та нові методи прогнозування, планування та координація потужностей на основі попиту; маркетингові стимули та покращення взаємодії клієнтів з авіакомпаніями; автоматизація операційних процесів [8].

Важливим напрямом імплементації регуляторів авіаційного ринку для розвитку інноваційного потенціалу авіапідприємств є екологічні ініціативи, спрямовані на зведення до мінімуму негативного впливу діяльності цивільної авіації на навколишнє середовище. Так, ICAO випустила серію регуляторних документів, спрямованих на полегшення ідентифікації та впровадження заходів у синергії з пріоритетами існуючої політики держав. Щоб досягти глобальних екологічних цілей і сприяти сталому розвитку міжнародної авіації, ICAO та IATA спрямовують свої регуляторні зусилля на:

– вдосконалення авіаційних технологій та експлуатаційні вдосконалення;

– стале авіаційне паливо (SAF) [9];

Схему компенсації та скорочення викидів вуглецю для міжнародної авіації (CORSIA) [10].

IATA, в свою чергу, також запроваджує програми скорочення викидів вуглецю, зокрема у 2021 р. була прийнята резолюція Fly Net Zero, яка містить зобов'язання авіакомпаній досягти нульового чистого викиду вуглецю до 2050 року [11]. У зв'язку із означеною програмою розроблено низку дорожніх карт Net Zero, які містять покрокову деталізацію дій для досягнення нульового викиду CO_2 до 2050 року. Вони стосуються авіаційних технологій, енергетичної інфраструктури, операцій, фінансів і політики. Дорожні карти [12] орієнтовані на авіакомпанії, а також на уряди, постачальників і фінансистів.

Ще одним напрямом регуляторного впливу міжнародних організацій в сфері авіаперевезень є проблема шуму літаків. Збалансований підхід ICAO до управління шумом літаків (ICAO Balanced Approach to Aircraft Noise Management) визначає найбільш раціональні заходи для пом'якшення означеного негативного явища: зменшення в джерелі шуму, управління та планування землекористування, експлуатаційні процедури зниження шуму та експлуатаційні обмеження.

Вдосконалення безпеки перельотів є не тільки необхідним атрибутом авіакомпаній, але й тим маркетинговим маркером, на який реагують пасажири. Безпекові стандарти та інновації у їх забезпеченні реалізуються у наступних програмах:

– аудит операційної безпеки IATA (IOSA) який містить розробку політик, процесів і процедур, ретельну оцінку як структури операційної документації, так і послідовного впровадження цих політик, процесів і процедур. Програма є міжнародно визнаною та прийнятою системою оцінювання, розробленою для оцінки операційного управління та систем контролю авіакомпанії [13];

– стандарт оцінки безпеки IATA (ISSA), який є програмою оцінювання, розробленою на вимогу промисловості для поширення переваг експлуатаційної безпеки та ефективності, які випливають із Програми аудиту експлуатаційної безпеки IATA (IOSA), на операторів невеликих літаків, які не мають права на участь у програмі IOSA [14];

– система управління безпекою (SMS) – системний підхід до управління безпекою в авіації. Авіакомпанії, які впроваджують SMS, можуть визначати та зменшувати ризики безпеки [15];

– передові методи планування реагування на надзвичайні ситуації (ERP) [16];

– Глобальний план безпеки польотів (GASP) представляє собою узгоджену стратегію, яка підтримує встановлення пріоритетів та постійне покращення безпеки польотів, зниження кількості смертельних випадків та ризику смертельних випадків;

– Національний план авіаційної безпеки (NASP) та Регіональний план авіаційної безпеки (RASP), які є документами, що містять стратегічний напрямок управління авіаційною безпекою на встановлений період на національному та регіональному рівнях. GASP разом із Глобальним аеронавігаційним планом (GANP) окреслює ключові види діяльності та глобальні цілі, тоді як численні програми та координаційні органи допомагають спільним зусиллям покращувати безпеку в кожному регіоні світу;

– Глобальний план авіаційної безпеки (GASeP) забезпечує основу для спільної роботи держав, промисловості, зацікавлених сторін та ICAO щодо цілей досягнення підвищення обізнаності про ризики та реагування на них, розвиток культури безпеки та людських можливостей, вдосконалення технологічних ресурсів та інновацій, покращення нагляду та забезпечення якості, а також посилення співпраці та підтримки [17].

Окрім розроблення програм, дорожніх карт, планів та інформаційних бюлетенів, на світовому рівні докладаються зусилля у координації учасників інноваційного процесу (авіакомпанії, аеропорти, постачальники аеронавігаційних послуг, виробники) і держав. Організаційні аспекти полягають у створенні регуляторних екологічних робочих груп. Прикладом організаційного сприяння розвитку інноваційного потенціалу в сфері екології в авіаційному секторі є і інноваційні хаби, створені міжнародними організаціями.

Загальні засади співробітництва у реалізації інноваційного процесу в секторі авіаперевезень координуються Офісом стратегічного планування, координації та партнерства (SPCP), який створено у 2017 р. Під загальним керівництвом Офісу Генерального секретаря SPCP координуються стратегії та пріоритети. Зокрема, SPCP відповідає за розробку, координацію та підтримку бізнес-плану ICAO, інструменту корпоративного управління та звітності (CMRT) і корпоративного управління ризиками (ERM), які є основою для розподілу ресурсів і допомагають керівництву контролювати свою підзвітність та результативність щодо реалізації ініціатив. Крім того, SPCP також несе відповідальність за сприяння розвитку партнерства, а також за використання таких стратегічних партнерств у вдосконаленні систем авіаційного транспорту для держав-членів та мобілізації ресурсів, необхідних для впровадження необхідних покращень.

Проведення координаційних заходів, до прикладу, Хакатону IATA, сприяє об'єднанню команди розробників для створення інноваційних рішень у вирішенні галузевих завдань. Орієнтуючись на галузеві стандарти та ініціативи, розробники генерують інноваційні ідеї. Рішення представляються журі, і переможці мають можливість поділитися своїми рішеннями та представити їх галузі.

Ефект регуляторного впливу міжнародних організацій на розвиток інноваційного потенціалу авіапідприємств включає:

– встановлення цифрових, екологічних стандартів та стандартів безпеки для авіакомпаній, консолідація регіональної/глобальної інформації, поточних та нових проблем, що формує предметне поле інноваційних досліджень та розробок;

– набуття авіаперевізниками інструментів, необхідних для створення та вдосконалення своїх операційних систем, включаючи управління даними;

– координацію та кооперацію учасників ринку авіаперевезень, розробників інновацій, промисловості та держав у реалізації інноваційного процесу та проектів технічної допомоги.

Висновки. Таким чином, розвинута систематизація напрямів регуляторного впливу міжнародних організацій на розвиток інноваційного потенціалу авіапідприємств дозволила деталізувати їх у трьох основних аспектах: цифровізація авіаційної галузі (включає інновації в забезпеченні ємності та ефективності, кібербезпеки, фасилітації, економічному розвитку); екологічні ініціативи; безпекові ініціативи. Виокремлені інструменти регуляторного впливу, організаційні підрозділи IATA та ICAO та заходи з розвитку інноваційного потенціалу авіакомпаній ілюструють низку результативних проявів, що полягають у: формуванні предметного поля інноваційних досліджень та розробок; набутті авіаперевізниками інструментів, необхідних для створення та вдосконалення своїх операційних систем, включаючи управління даними; координації та кооперації учасників ринку авіаперевезень, розробників інновацій, промисловості та держав у реалізації інноваційного процесу та проектів технічної допомоги.

Список використаних джерел:

1. Resolutions Adopted At The 39th Session Of The Assembly. URL: https://www.icao.int/Meetings/a39/Documents/Resolutions/a39_res_prov_en.pdf (дата звернення: 15.08.2023).

2. Innovation. URL: https://www.icao.int/innovation/Pages/default.aspx (дата звернення: 15.08.2023).

3. Strategy On Innovation. URL: https://www.icao.int/innovation/Documents/ICAO-Sec-Strategy-Innovation.pdf (дата звернення: 15.08.2023).

4. Distribution with Offers & Orders (New Distribution Capability – NDC). URL: https://www.iata.org/en/programs/airline-distribution/retailing/ndc/ (дата звернення: 17.08.2023).

5. Dynamic Offers. URL: https://www.iata.org/en/programs/airline-distribution/retailing/dynamic-offers/#tab-2 (дата звернення: 17.08.2023).

6. Fulfilment with Orders (ONE Order). URL: https://www.iata.org/en/programs/airline-distribution/retailing/one-order/#tab-3 (дата звернення: 17.08.2023).

7. Interlining with Offers & Orders. URL: https://www.iata.org/en/programs/airline-distribution/retailing/future-of-interline/#tab-2 (дата звернення: 17.08.2023).

8. Accelerate@IATA. URL: https://www.iata.org/en/programs/innovation/accelerate/#tab-4 (дата звернення: 17.08.2023).

9. SAF Deployment. URL: https://www.iata.org/contentassets/d13875e9ed784f75bac90f000760e998/saf-policy-2023.pdf (дата звернення: 21.08.2023).

10. Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA). URL: https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Pages/default.aspx (дата звернення: 21.08.2023).
11. Net-Zero Carbon Emissions by 2050. URL: https://www.iata.org/en/pressroom/pressroom-archive/2021-releases/2021-10-04-03/ (дата звернення: 21.08.2023).
12. Net Zero Roadmaps Executive Summary. URL: https://www.iata.org/contentassets/8d19e716636a47c184e7221c77563c93/executive-summary---net-zero-roadmaps.pdf (дата звернення: 21.08.2023).
13. IATA Operational Safety Audit (IOSA). URL: https://www.iata.org/en/programs/safety/audit/iosa/ (дата звернення: 23.08.2023).
14. IATA Standard Safety Assessment (ISSA). URL: https://www.iata.org/en/programs/safety/audit/issa/ (дата звернення: 23.08.2023).
15. Safety Management System. URL: https://www.iata.org/en/programs/safety/safety-management-system/ (дата звернення: 23.08.2023).
16. Compilation of Emergency Response Planning Regulations, Standards, and Guidance Applicable to Civil Aviation. URL: https://www.iata.org/contentassets/9633df64aa8f46d4b785aa8b443f0c90/compilation-erp-4.0.pdf (дата звернення: 23.08.2023).
17. ICAO Global Aviation Security Plan. URL: https://www.icao.int/Security/Pages/Global-Aviation-Security-Plan.aspx (дата звернення: 23.08.2023).

References:

1. Resolutions Adopted At The 39th Session Of The Assembly. Available at: https://www.icao.int/Meetings/a39/Documents/Resolutions/a39_res_prov_en.pdf (accessed 15 August 2023).
2. Innovation. Available at: https://www.icao.int/innovation/Pages/default.aspx (accessed 15 August 2023)
3. Strategy On Innovation. Available at: https://www.icao.int/innovation/Documents/ICAO-Sec-Strategy-Innovation.pdf (accessed 15 August 2023).
4. Distribution with Offers & Orders (New Distribution Capability – NDC). Available at: https://www.iata.org/en/programs/airline-distribution/retailing/ndc/ (accessed 17 August 2023).
5. Dynamic Offers. Available at: https://www.iata.org/en/programs/airline-distribution/retailing/dynamic-offers/#tab-2 (accessed 17 August 2023).
6. Fulfilment with Orders (ONE Order). Available at: https://www.iata.org/en/programs/airline-distribution/retailing/one-order/#tab-3 (accessed 17 August 2023).
7. Interlining with Offers & Orders. Available at: https://www.iata.org/en/programs/airline-distribution/retailing/future-of-interline/#tab-2 (accessed 17 August 2023).
8. Accelerate@IATA. Available at: https://www.iata.org/en/programs/innovation/accelerate/#tab-4 (accessed 17 August 2023).
9. SAF Deployment. Available at: https://www.iata.org/contentassets/d13875e9ed784f75bac90f000760e998/saf-policy-2023.pdf (accessed 21 August 2023).
10. Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA). Available at: https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Pages/default.aspx (accessed 21 August 2023).
11. Net-Zero Carbon Emissions by 2050. Available at: https://www.iata.org/en/pressroom/pressroom-archive/2021-releases/2021-10-04-03/ (accessed 21 August 2023).
12. Net Zero Roadmaps Executive Summary. Available at: https://www.iata.org/contentassets/8d19e716636a47c184e7221c77563c93/executive-summary---net-zero-roadmaps.pdf (accessed 21 August 2023).
13. IATA Operational Safety Audit (IOSA). Available at: https://www.iata.org/en/programs/safety/audit/iosa/ (accessed 23 August 2023).
14. IATA Standard Safety Assessment (ISSA). Available at: https://www.iata.org/en/programs/safety/audit/issa/ (accessed 23 August 2023).
15. Safety Management System. Available at: https://www.iata.org/en/programs/safety/safety-management-system/ (accessed 23 August 2023).
16. Compilation of Emergency Response Planning Regulations, Standards, and Guidance Applicable to Civil Aviation. Available at: https://www.iata.org/contentassets/9633df64aa8f46d4b785aa8b443f0c90/compilation-erp-4.0.pdf (accessed 23 August 2023).
17. ICAO Global Aviation Security Plan. Available at: https://www.icao.int/Security/Pages/Global-Aviation-Security-Plan.aspx (accessed 23 August 2023).

Smilianets Vitalii
National Aviation University

REGULATORS OF THE WORLD AVIATION MARKET AND THEIR ROLE IN THE DEVELOPMENT OF THE INNOVATIVE POTENTIAL OF AVIATION COMPANIES

The article is devoted to the substantiation of the directions of regulatory influence of international organizations on the development of the innovative potential of aviation enterprises. The systematization of the directions of regulatory influence of international organizations on the development of the innovative potential of aviation enterprises was further developed, which allowed to detail them in three main aspects: digitalization of the aviation industry (includes innovations in ensuring capacity and efficiency, cyber security, facilitation, economic development); environmental initiatives; security initiatives. The ICAO and IATA aviation enterprise databases deserve special attention, which are aimed at providing states, international organizations, aviation companies, the tourism industry and other interested parties with an informational basis for forecasting, cost and risk control, business assessment and its comparative performance. In addition to the development of programs, road maps, plans and newsletters, efforts are being made

at the global level to coordinate the participants of the innovation process (airlines, airports, air navigation service providers, manufacturers) and states. The effects of the regulatory influence of international organizations on the development of the innovative potential of airlines are proven: the establishment of digital, environmental and safety standards for airlines, the consolidation of regional/global information, current and new problems, which forms the subject field of innovative research and development; acquisition by air carriers of the tools necessary to create and improve their operational systems, including data management; coordination and cooperation of air transport market participants, innovation developers, industry and states in the implementation of the innovation process and technical assistance projects. The developed provisions enable focusing on the implemented drivers of the development of the innovative potential of aviation enterprises both from the side of international organizations of the aviation sector and the support of the governments of the countries of the world.

Key words: *regulator, market, air transportation, innovative potential, marketing support, aviation enterprise.*

JEL classification: M31, R41